Klauseln über die Transportkosten beim Kaufvertrage.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Albert Hertz

Referendar in Hamburg.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1914.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547001_0085

Meiner lieben Mutter
und dem Andenken
meines lieben Vaters
gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

§ 1. Einleitung 1
§ 2. Begriff der Transportkosten 6
§ 3. Die verschiedenen Möglichkeiten der Verteilung der Transportkosten . 7

Die einzelnen Klauseln.

§ 4. „Ab Lager" und ähnliche Klauseln 10
§ 5. „Frei Bahn", „frei Ufer" und „frei Schiffsseite" 12
§ 6. „Frei Waggon", „frei Kahn" und „frei an Bord" 14
§ 7. „Franko" und ähnliche Klauseln 15
§ 8. Die Klauseln „Frachtbasis" und „Frachtparität" 19
§ 9. Die Klauseln „Kost-Fracht" und „cif" 21
§ 10. „Frei Ufer" und „frei an Kai" 24
§ 11. „Frei Haus" und ähnliche Klauseln 24
§ 12. Ähnliche Klauseln bei anderen Verträgen 26

§ 13. Die Frankierungspflicht des Verkäufers 26
§ 14. Einwirkung der Klauseln auf Erfüllungsort und Gefahrtragung . . 31

Literaturverzeichnis.

Adler, Der Übergang der Gefahr beim Handelskauf. In der Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht, begründet von Goldschmidt, Bd. 72 S. 388 ff.

Apt, Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin über Gebräuche im Handelsverkehr. Neue Sammlung. Berlin 1907. (zit.: Apt I.) — Dasselbe, Bd. 2. Berlin 1910. (zit.: Apt II.)

Dove-Meyerstein, Gutachten über Handelsgebräuche; erstattet von der Handelskammer zu Berlin. Berlin 1907. (zit.: Dove-Meyerstein I.) — Dasselbe, Bd. 2. Berlin 1912. (zit.: Dove-Meyerstein II.)

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch auf der Grundlage des Bürgerlichen Gesetzbuches. 2. Aufl. Mannheim und Leipzig 1910.

Frankfurter Handelsgebräuche. Gutachten, erstattet von der Handelskammer zu Frankfurt a. M. Frankfurt a. M. 1906.

Gutsche und **Behrend,** Handelsgebräuche im Großhandel und Schiffahrtsverkehr Magdeburgs. Magdeburg 1905.

Hellauer, System der Welthandelslehre. Bd. 1. Teil 1. Berlin 1910.

Kahane, Gutachten und Gebräuche im Königsberger Handel. Königsberg i. Pr. 1908.

Leuckfeld, Hamburgisches Börsenhandbuch. 8. Aufl. Hamburg 1910.

Riesenfeld, Breslauer Handelsgebräuche. Gutachten der Handelskammer Breslau über Gewohnheiten und Gebräuche im Handelsverkehr. Breslau 1900. (zit.: Riesenfeld I.) — Dasselbe, 2. Folge. Breslau 1911. (zit.: Riesenfeld II.)

Ritter, Das Handelsgesetzbuch. Berlin 1910.

Schirmer, Wörterbuch der deutschen Kaufmannssprache auf geschichtlicher Grundlage. Straßburg 1911.

Schultz, Klauseln beim Handelskauf. In den Beiträgen zur Erläuterung des deutschen Rechts, begründet von Gruchot, Bd. 40 S. 243 ff.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 8. Aufl. Berlin 1907.

Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 7./8. Aufl. München und Berlin 1912.

Struve, Der Versendungskauf nach bürgerlichem Recht. Kieler Diss. Preetz 1908

Zander, Klauseln im Handelsverkehr. In den Beiträgen zur Erläuterung des deutschen Rechts, begründet von Gruchot, Bd. 49 S. 573 ff. u. 774 ff.

Zander und **Fehrmann,** Danziger Handelsgebräuche. Gutachten des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Danzig über Gebräuche im Handelsverkehr. 2. Aufl. Danzig 1912.

Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts. Begründet von Gruchot. (zit.: GruchotsBeitr.)
Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. (zit.: ROHG.)
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. (zit.: RG.)
Hanseatische Gerichtszeitung. Hauptblatt. (zit.: HansGZ.)
Holdheims Monatsschrift für Handelsrecht und Bankwesen.
Juristische Wochenschrift. (zit.: JW.)
Kohler-Ring, Archiv für bürgerliches Recht. (zit.: ArchBürgR.)
Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht. (zit.: LZ.)
Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand. (zit.: Recht.)
Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts. Herausgegeben von Mugdan und Falkmann. (zit.: OLGRspr.)
Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten. (zit.: SeuffArch.)

§ 1.

Einleitung.

Im § 448 Abs. 1 BGB. wird die Frage geregelt, wer von den Parteien des Kaufvertrages mangels besonderer Vereinbarungen die Kosten zu tragen hat, die dadurch entstehen, daß die verkaufte Sache aus der Verfügungsgewalt des Verkäufers in diejenige des Käufers überführt wird. Das Gesetz unterscheidet hierbei drei Arten von Kosten:

1. Übergabekosten. Es sind dies die Kosten der Leistungstätigkeit des Verkäufers. Diese besteht, wenn keine Versendung der verkauften Sache stattfindet, in der unmittelbaren Hingabe der Sache von Hand zu Hand. Anders beim Versendungskauf. Hier beschränkt sich, sofern, wie dies die Regel ist, der Erfüllungsort für den Verkäufer mit dem Absendungsort zusammenfällt (sogen. einfacher Versendungskauf), die Leistungstätigkeit des Verkäufers auf die Absendung, d. h. auf die Übergabe der verkauften Sache an die Transportperson. Übergabekosten sind daher in diesem Falle nur die Kosten der Absendung. Die Kosten der Ausführung der Versendung sind keine Übergabekosten mehr. Ist dagegen ausnahmsweise der Bestimmungsort Erfüllungsort für den Verkäufer (sogen. qualifizierter Versendungskauf oder Fernkauf), so erstreckt sich die Leistungstätigkeit des Verkäufers bis zur Ablieferung am Bestimmungsort, und es gehören dann die gesamten Versendungskosten mit zu den Übergabekosten.

2. Abnahmekosten. Darunter sind die Kosten desjenigen Aktes zu verstehen, durch den der Käufer die verkaufte Sache in seine Verfügungsgewalt übernimmt.

3. Kosten der Versendung nach einem anderen Ort als dem Erfüllungsort. Diese Kostenart erklärt sich dadurch, daß sich beim einfachen Versendungskauf zwischen die

Leistungstätigkeit des Verkäufers (die Übergabe an die Transportperson) und die Leistungstätigkeit des Käufers (die Abnahme) der Transport der verkauften Sache vom Erfüllungsort nach dem Bestimmungsort einschiebt.

Bei der Verteilung dieser Kosten befolgt das Bürgerliche Gesetzbuch das Prinzip, daß jede Partei die Kosten ihrer eigenen Leistungstätigkeit zu tragen hat. Es fallen daher dem Verkäufer die Übergabekosten, dem Käufer die Abnahmekosten zur Last. Der Käufer hat aber auch die Kosten der Versendung nach einem andern Ort als dem Erfüllungsort zu tragen. Die Ausführung dieser Versendung ist zwar nicht Leistungstätigkeit des Käufers. Sie erfolgt aber im ausschließlichen Interesse des Käufers. Denn sie dient dazu, dem Käufer die Abnahme, die er sonst am Erfüllungsort des Verkäufers bewirken müßte, an einem anderen Ort zu ermöglichen.

Da nach dieser gesetzlichen Regelung im allgemeinen diejenigen Vorgänge, deren Kosten der Käufer trägt, auf diejenigen folgen, deren Kosten der Verkäufer trägt, kann man die Verteilung der Kosten auf eine zeitliche Grenze zurückführen, und man kann ähnlich dem Übergang der Gefahr von einem Übergang der Kostenlast sprechen.[1]) Es ergibt sich dann für den Versendungskauf, der hier in erster Linie interessiert, folgendes: Ist der Absendungsort Erfüllungsort, so geht die Kostenlast mit dem Augenblick der Absendung auf den Käufer über. Ist dagegen der Bestimmungsort Erfüllungsort, so geht die Kostenlast erst mit der am Bestimmungsort erfolgenden Ablieferung über.

Bisweilen vereinbaren die Parteien, daß ein Ort, den die verkaufte Sache auf dem Transport berührt (insbesondere wenn hier eine Umladung aus einem Transportmittel in ein anderes zu erfolgen hat), Erfüllungsort für den Verkäufer sein soll, so daß der Transport in seinem ersten Teil nach dem Erfüllungsort, in seinem zweiten Teil nach einem andern Ort als dem Erfüllungsort erfolgt. Die Kostenlast geht dann in dem Augenblick auf den Käufer über, in dem die verkaufte Sache die als Erfüllungsort vereinbarte Zwischenstation passiert.

---

[1]) Adler S. 432.

Ähnlich wie bei Versendung von einem Ort zum andern ist die Kostenverteilung, wenn die verkaufte Sache auf Grund des Kaufvertrages innerhalb der Ortschaft versendet wird. Die Lage des Erfüllungsortes gibt hier allerdings keinen Aufschluß, da „Erfüllungsort" nur die Ortschaft bezeichnet, in der die Erfüllungstätigkeit vorzunehmen ist (Beweis: die Verwendung des Begriffs „Wohnsitz" in § 269 BGB.). Ausschlaggebend ist vielmehr die Stelle, an der innerhalb des Erfüllungsortes zu leisten ist. Fällt diese „Erfüllungsstelle" mit der Absendungsstelle zusammen, so geht die Kostenlast mit der Absendung auf den Käufer über. Ist dagegen die Bestimmungsstelle Erfüllungsstelle (was in den weitaus meisten Fällen zutreffen wird, so besonders dann, wenn der Verkäufer die Versendung durch seine eigenen Leute auszuführen hat),[2]) so geht die Kostenlast erst mit der Ablieferung über.

Es muß besonders hervorgehoben werden, daß das Bürgerliche Gesetzbuch keinen einheitlichen Begriff der Versendungskosten hat. Es kennt nur „Kosten der Versendung nach einem anderen Ort als dem Erfüllungsort". Ihnen gegenüber stellen kann man die „Kosten der Versendung nach dem Erfüllungsort". Doch bilden diese keine besondere Art von Kosten im Sinne des § 448 BGB., sondern gehören mit zu den Übergabekosten.

Die Verteilung der Kosten kann, da § 448 Abs. 1 BGB. nicht zwingendes Recht enthält, auch zum Gegenstand von Vereinbarungen zwischen Verkäufer und Käufer gemacht werden. Solche Vereinbarungen sind im Handelsverkehr außerordentlich häufig. Sie werden aber regelmäßig nicht unter Zugrundelegung der in § 448 Abs. 1 BGB. aufgestellten drei Arten von Kosten getroffen, sondern im Handelsverkehr ist eine ganz andere Einteilung der Kosten üblich. Man unterscheidet hier im wesentlichen folgende vier Arten[3]):

1. die Kosten des Messens und Wägens,
2. die Kosten der Verpackung,
3. die Kosten des Transports,
4. Zölle und Steuern.

---

[2]) Struve S. 56 Anm. 110.

[3]) Hellauer S. 356 ff.

Will man diese vier Gruppen unter die drei gesetzlichen Kostenarten einreihen, so ergibt sich folgendes:

1. Die Kosten des Messens und Wägens sind in § 448 BGB. als zu den Übergabekosten gehörig besonders erwähnt. Sie sind jedoch nur dann Übergabekosten, wenn das Messen und Wägen zur Übergabetätigkeit des Verkäufers gehört, wenn es also zwecks Ausscheidung der Ware aus einer größeren Menge vorgenommen wird, oder wenn es den Beweis sichern soll, daß die richtige Menge geliefert worden ist, oder wenn das Messen und Wägen für die Preisberechnung des Verkäufers erforderlich ist. Wird dagegen die Messung oder Wägung vom Käufer lediglich in seinem eigenen Interesse vorgenommen (z. B. um die Maß- oder Gewichtsfeststellung des Verkäufers nachzuprüfen oder um die Transportperson zu kontrollieren), so gehört sie zur Abnahme, und die Kosten derselben sind Abnahmekosten.[4])

2. Die Kosten der Verpackung sind bei Versendung nach dem Erfüllungsort Übergabekosten. Erfolgt dagegen lediglich eine Versendung vom Erfüllungsort, so gehören sie zu den „Kosten der Versendung nach einem andern Ort als dem Erfüllungsort". Von den Verpackungskosten sind zu scheiden die Kosten der Aufmachung. Die Aufmachung ist im Gegensatz zur Verpackung Bestandteil oder Zubehör der Ware. Die Kosten der Aufmachung werden nicht erst durch die Überführung der Ware in die Verfügungsgewalt des Käufers hervorgerufen, sondern sie gehören zu den Kosten der Herstellung der Ware. Sie fallen daher überhaupt nicht unter die Kostenarten des § 448 Abs. 1 BGB.[5])

3. Die Kosten des Transports sind im Sinne des § 448 Abs. 1 bei Versendung nach dem Erfüllungsort Übergabekosten, bei Versendung vom Erfüllungsort „Kosten der Versendung nach einem andern Ort als dem Erfüllungsort". Die Transportkosten können auch Abnahmekosten sein (wenn der Käufer, um die volle Verfügungsgewalt zu erlangen, die Ware noch weiter transportieren muß). In dieser Eigenschaft kommen sie hier

[4]) Adler S. 433/34.

[5]) Hellauer S. 356/57; Ritter S. 601 (Anm. 2 zu § 380); vgl. auch Staub S. 1733 (Exk zu § 382 Anm. 121) und Staudinger Bd. 2 S. 629 (§ 448 Anm. 2).

aber nicht in Betracht, da die üblichen Vereinbarungen über die Transportkosten sich nur auf diejenigen Kosten erstrecken, die durch den der Abnahme vorausgehenden Transport hervorgerufen werden. Noch viel weniger beziehen sich die Vereinbarungen der Parteien auf die Kosten des der Abnahme nachfolgenden Transports. Ein solcher Transport fällt überhaupt nicht mehr in den Rahmen des Kaufvertrages, sondern berührt ausschließlich den Käufer. Die Kosten eines solchen Transports gehören daher auch nicht mehr zu den Kosten des § 448 Abs. 1 BGB.

4. Zölle und Steuern gehören, soweit sie durch den Transport bis zum Erfüllungsort hervorgerufen werden, zu den Übergabekosten, soweit sie dagegen erst erwachsen, nachdem die Ware den Erfüllungsort verlassen hat, zu den „Kosten der Versendung nach einem anderen Ort als dem Erfüllungsort".[6]) Entsteht schließlich die Verpflichtung zur Zoll- oder Steuerzahlung erst durch die Abnahmehandlung des Käufers, so gehören Zölle und Steuern zu den Abnahmekosten.

Die Vereinbarungen über die Kosten werden gewöhnlich unter Anwendung von Klauseln getroffen. Unter Klauseln versteht man rechtsgeschäftliche Willenserklärungen in abgekürzter Form, die sich im Handelsverkehr herausgebildet haben. Sie dienen besonders dazu, die Beredungen der Parteien über einzelne Vertragspunkte in kurze Worte zusammenzufassen.

Hinsichtlich der Kosten beim Kaufvertrage sind entsprechend der im Handelsverkehr üblichen Einteilung der Kosten folgende Arten von Klauseln zu unterscheiden:

1. Klauseln über die Verpackungskosten, wie z. B. „inklusive Emballage" oder „franko Emballage", wodurch der Verkäufer, und „exklusive Emballage" oder „ohne Emballage", wodurch der Käufer die Verpackungskosten übernimmt[7]);

2. Klauseln über die Transportkosten, wie vor allem die Ausdrücke „franko", „fob" und „cif";

3. Klauseln über Zölle und Steuern. So übernimmt z. B. durch Ausdrücke wie „verzollt", „zollfrei", „franko Zoll", „inklusive Steuer", „versteuert" der Verkäufer Zölle oder

---

[6]) Hellauer S. 363.

Steuern, während bei den Klauseln „unverzollt", „transito", „exklusive Steuer", „unversteuert" Zölle oder Steuern dem Käufer zur Last fallen.[8])

Für die Kosten des Messens und Wägens haben sich keine besonderen Klauseln gebildet, da über diese Kosten selten vom Gesetz abweichende Vereinbarungen getroffen werden.

Die folgende Darstellung soll auf die Klauseln über die Transportkosten beschränkt werden.

§ 2.

Begriff der Transportkosten.

Transportkosten im Sinne der hier zu behandelnden Klauseln sind alle diejenigen Kosten, die durch die Beförderung der verkauften Sache an den Bestimmungsort verursacht werden. Es gehören dazu vor allem folgende Aufwendungen:

1. Das Entgelt, das an die mit dem Transport beauftragte Person (Post, Rollfuhrmann, Eisenbahn, Binnenschiffsfrachtführer, Seeverfrachter) für die Beförderung der Ware zu bezahlen ist.

2. Die Kosten des Einladens in das Transportmittel, die Kosten des Umladens aus einem Transportmittel in ein anderes und die Kosten des Ausladens aus dem Transportmittel. Vielfach werden allerdings durch die Ladetätigkeit keine besonderen Kosten verursacht, sondern die Transportperson hat das Ein- oder Ausladen auf Grund des Transportvertrages kostenlos vorzunehmen.

3. Etwaige Spediteurprovisionen.

4. Sonstige Nebenspesen des Transports, wie z. B. Abgaben öffentlichrechtlicher Natur, die mit dem Transport verbunden sind (Frachturkundenstempel,[1]) Kailadungsgebühren, Ufergelder). Nicht jedoch gehören hierher Zölle und Steuern, die auf die Ware als solche (nicht auf die Transporthandlungen) gelegt sind.

---

[7]) Hellauer S. 357.

[8]) Hellauer S. 364/65.

Die Transportversicherungsprämie, d. i. das Entgelt dafür, daß die Ware gegen die Gefahren des Transports versichert wird, zählt nicht zu den Transportkosten. Wer durch Vereinbarung die Transportkosten übernimmt, hat daher nicht ohne weiteres die Transportversicherungsprämie zu tragen. Diese fällt vielmehr demjenigen zur Last, der die Gefahr des Transports trägt (also in der Regel dem Käufer). Soll der andere Vertragsteil die Transportversicherungsprämie tragen, so bedarf es einer besonderen Abrede (vgl. die cif-Klausel).

Daß die Verpackungskosten nicht zu den Transportkosten gehören, ist schon oben ausgeführt.[2])

Es muß nochmals hervorgehoben werden, daß die Transportkosten nicht identisch sind mit den in § 448 Abs. 1 BGB. genannten „Kosten der Versendung nach einem anderen Ort als dem Erfüllungsort". Der Begriff der Transportkosten ist einerseits weiter, da er unter Umständen einen Teil der Übergabekosten mitumfaßt, und anderseits enger, da Verpackungskosten sowie Zölle und Steuern nicht zu den Transportkosten gehören.

§ 3.

Die verschiedenen Möglichkeiten der Verteilung der Transportkosten.

Durch die Klauseln werden entweder sämtliche Transportkosten einer Partei auferlegt, oder es wird eine Verteilung der Kosten zwischen Verkäufer und Käufer in der Weise vorgenommen, daß ein Punkt des Transports festgesetzt wird, bis zu welchem der Verkäufer und von welchem an der Käufer die Transportkosten zu tragen hat. Dieser Punkt, an dem die Transportkostenlast auf den Käufer übergeht, wird stets dort gewählt, wo ein Abschnitt des Transports endigt und ein neuer beginnt.

---

[1]) vgl. RG. Bd. 68 S. 44.

[2]) Die im folgenden zu behandelnden Klauseln beziehen sich also nicht mit auf die Verpackungskosten. Das wird u. a. durch folgende Gutachten ausgesprochen: Apt I S. 296 Nr. 2, S. 461 Nr. 12, S. 469 Nr. 12; Riesenfeld I S. 173 Nr. 565.

Der Transport einer Ware vollzieht sich nämlich regelmäßig nicht durch einen einzigen Beförderungsakt, sondern zerfällt in mehrere Abschnitte, die sich gewöhnlich in der folgenden Weise aneinanderreihen:

1. Die Zufuhr der Ware zum Verladeplatz. Es handelt sich hierbei meist um einen Transport mittels Fuhrwerks (das sogen. Anrollen der Ware). Soll die Ware über See transportiert werden, so erfolgt die Zufuhr am Verschiffungshafen auch oft zu Wasser.

2. Das Verladen der Ware in das Transportmittel.

3. Die Beförderung der Ware vom Verladeplatz bis zum Bestimmungsort. Dieser Transport kann durch unterwegs notwendig werdende Umladungen (sogen. Umschlag) wieder in mehrere Abschnitte zerlegt werden.

4. Das Ausladen der Ware am Bestimmungsort.

5. Der Transport der Ware innerhalb des Bestimmungsorts von der Ausladestelle bis zu dem vom Käufer aufgegebenen Magazin. Dieser Transport wird, wenn er mittels Fuhrwerks erfolgt, als „Abrollen" der Ware bezeichnet.

Diesen fünf Transportabschnitten entsprechend ist eine Verteilung der Transportkosten zwischen Verkäufer und Käufer auf sechsfache Weise möglich[1]):

1. Der Verkäufer trägt gar keine Transportkosten.

2. Der Verkäufer trägt die Kosten der Zufuhr.

3. Der Verkäufer trägt die Transportkosten bis einschließlich der Verladung der Ware.

4. Der Verkäufer trägt alle Transportkosten bis zum Bestimmungsort oder bis zu einer Zwischenstation (Umschlagsstation).

5. Der Verkäufer trägt alle Kosten bis einschließlich der Ausladung am Bestimmungsort.

6. Der Verkäufer trägt die Transportkosten bis zu dem vom Käufer angegebenen Magazin am Bestimmungsort.

Alle diese Verteilungsmöglichkeiten kommen im Handelsverkehr vor, und es haben sich für jede Art der Kostenverteilung besondere Klauseln gebildet.

---

[1]) Hellauer S. 359—361.

Diese Klauseln werden ganz ohne Rücksicht darauf angewendet, wo sich der Erfüllungsort für den Verkäufer befindet. Es ereignet sich daher oft, daß die Parteien lediglich diejenige Kostenverteilung vereinbaren, die auch kraft Gesetzes auf Grund des § 448 Abs. 1 BGB. eintreten würde, wenn nichts über die Transportkosten vereinbart wäre.

Die einzelnen Klauseln.

§ 4.

„Ab Lager" und ähnliche Klauseln.

Die Klauseln „ab Lager", „frei ab Lager", „ab Boden", „frei ab Boden", „ab Magazin", „ab Speicher", „ab Lagerhaus", „ab Kai", „frei ab Kai", „ab Schiff", „ab Fabrik", „ab Grube", „ab Werk", „ab Mühle"[1]) bringen übereinstimmend zum Ausdruck, daß der Käufer sämtliche Transportkosten von dem bisherigen Liegeplatz oder dem Produktionsort der Ware an zu tragen hat, und daß daher dem Verkäufer überhaupt keine Transportkosten zur Last fallen.

Bisweilen bestimmt die Handelssitte, daß der Käufer bei den genannten Klauseln auch die Kosten des Herunterbringens der Ware vom Lager zu tragen hat, so z. B. nach Breslauer Handelsgebrauch beim Verkauf von Erbsen „ab Lager".[2]) Ebenso hat nach Hamburger Usance bei Verkauf „frei ab Lager" oder „frei ab Kai" der Käufer die Kosten des Absetzens zu tragen.[3]) Nicht immer jedoch faßt der Handelsgebrauch diese Klauseln in so strengem Sinn auf.[4])

Vielfach werden die obigen Klauseln auch bei solchen Kaufgeschäften verwendet, bei denen der Käufer die Ware an ihrem

---

[1]) Hellauer S. 359; Ritter S. 431/32.

[2]) Riesenfeld S. 163 Nr. 530.

[3]) § 19 der „Platzusancen für den hamburgischen Warenhandel" (Leuckfeld S. 154). Im Hamburger Kolonialwarenhandel dagegen wird ein Unterschied zwischen „ab Lager (Kai)" und „frei ab Lager (Kai)" gemacht; bei der ersten Klausel hat der Käufer, bei der zweiten dagegen der Verkäufer die Kosten des Absetzens zu tragen (§ 41 der „Usancen für den Handel mit Kolonialwaren, getrockneten Früchten und Drogen", Leuckfeld S. 270).

[4]) Hellauer S. 359 Anm. 1.

bisherigen Liegeplatz abzuholen hat, bei denen also der Verkäufer überhaupt nicht zur Versendung verpflichtet ist. Die Bedeutung der Klauseln besteht dann weniger darin, daß sie sämtliche Transportkosten dem Käufer auferlegen. Denn das ist, wenn keine Versendung seitens des Verkäufers stattfindet, selbstverständlich, weil dann der gesamte Transport der Abnahme nachfolgt und lediglich den Käufer berührt. Vielmehr dienen die Klauseln in solchen Fällen hauptsächlich dazu, denjenigen Ort zu bestimmen, an dem der Käufer abzunehmen hat. In diesem Sinne werden besonders die Klauseln „ab Kai", „frei ab Kai" und „ab Schiff" bei Verkauf angekommener Importwaren[5]) verwandt; der Käufer ist hier verpflichtet, die Ware am Kai oder aus dem Schiff abzunehmen.

Bisweilen werden die Klauseln „ab Lager", „ab Magazin", „ab Fabrik" usw. sogar gerade dazu benutzt, um zum Ausdruck zu bringen, daß den Verkäufer keine Versendungspflicht treffe. Das gilt z. B. nach Berliner Handelsgebrauch bei Verkauf von Holz „ab Wasserlager",[6]) nach Breslauer Handelsgebrauch bei Verkauf von Getreide „ab Lager" oder „ab Magazin"[7]) sowie im Magdeburger Handel mit Garn-, Web- und Strumpfwaren bei Verkauf „ab Lager" oder „ab Fabrik".[8]) In diesen Fällen wäre es, um klar zum Ausdruck zu bringen, daß es sich nicht um einen Versendungskauf handelt, zweckmäßiger, den Klauseln die Worte „zu empfangen" (z. B. „ab Lager zu empfangen") hinzuzufügen.

Die Bedeutung, daß der Käufer sämtliche Transportkosten zu tragen hat, wird vielfach auch den Ausdrücken „ab Versendungsort" und „frei ab Versendungsort"[9]) beigelegt,[10]) so besonders nach Berliner Handelsgebrauch.[11]) In anderen Fällen

---

[5]) d. h. bei Waren, die erst nach ihrer Ankunft von Übersee verkauft werden; davon zu unterscheiden ist der Fall, daß die Waren von Übersee unmittelbar dem Käufer zugesandt werden.

[6]) Dove-Meyerstein I S. 318 Nr. 1264.

[7]) Riesenfeld I S. 149 Nr. 480.

[8]) Gutsche-Behrend S. 51 Nr. 11.

[9]) An Stelle des Wortes „Versendungsort" steht gewöhnlich der Name des betreffenden Orts (z. B. „ab Berlin", „frei ab Hamburg").

[10]) Hellauer S. 359.

[11]) Dove-Meyerstein I S. 47 Nr. 173; Dove-Meyerstein II S. 97 Nr. 384.

dagegen haben die Klauseln „ab Versendungsort" und „frei ab Versendungsort" den Sinn, daß der Verkäufer die Kosten der Zufuhr innerhalb des Versendungsorts (insbesondere das Rollgeld) zu tragen hat, so z. B. im Hamburger Warenhandel,[12]) im Magdeburger Handel mit Garn-, Web- und Strumpfwaren[13]) sowie nach Frankfurter Handelsgebrauch.[14]) Einigen Usancen zufolge hat der Verkäufer bei „ab Versendungsort" und „frei ab Versendungsort" sogar die Kosten des Einladens der Ware in das Transportmittel zu tragen, wie beispielsweise im Magdeburger Handel mit Chemikalien sowie mit künstlichen Dünge- und Futtermitteln.[15]) Es hat sich also kein einheitlicher Gebrauch der Klauseln „ab Versendungsort" und „frei ab Versendungsort" gebildet. Es wäre daher besser, diese Ausdrücke würden im Verkehr vermieden und statt ihrer genauere Bezeichnungen gewählt.

§ 5.

„Frei Bahn", „frei Ufer" und „frei Schiffsseite".

Soll der Verkäufer die Kosten der Zufuhr der Ware zur Verladestation, alle weiteren Kosten jedoch der Käufer tragen, so kommen folgende Klauseln zur Anwendung[1]):

a) Bei Eisenbahnversand: frei Bahn(hof), bahnfrei, franko Bahn(hof), frei ab Bahn(hof), ab Bahn(hof), frei Bahnstation, franko Bahnstation, ab Bahnstation.

b) Bei Versendung durch die Binnenschiffahrt: frei Ufer, franko Ufer.

c) Bei Versendung über See: frei (See-) Schiffsseite, frei längsseits des Seeschiffs, frei vor den Dampfer gelegt.

---

[12]) § 19 der „Platzusancen für den hamburgischen Warenhandel" (Leuckfeld S. 154): „frei ab Hamburg" heißt „frei ab Kai" oder „frei Schiffsseite" oder „frei Bahn" nach Käufers Wahl; ebenso das Gutachten Riesenfeld I S. 161 Nr. 525.

[13]) Gutsche-Behrend S. 51 Nr. 11.

[14]) Frankfurter Handelsgebräuche S. 1.

[15]) Gutsche-Behrend S. 23 Nr. 7 und S. 43 Nr. 16.

[1]) Hellauer S. 359.

Den Klauseln wird gewöhnlich der Name des betreffenden Verladeorts hinzugefügt (z. B. „frei Bahn Berlin", „frei Ufer Magdeburg", „frei Schiffsseite Hamburg").

Durch diese Klauseln werden also dem Verkäufer die Kosten des Transports der Ware von ihrem bisherigen Liegeplatz bis zum Bahnhof, zur Anlegestelle des Kahns (dem „Ufer") oder bis an die Seite des Seeschiffs auferlegt. Nicht jedoch hat der Verkäufer die Kosten des Einladens der Ware in den Eisenbahnwaggon, den Kahn oder das Seeschiff zu tragen,[2]) auch nicht etwaiges Ufergeld, das für die Benutzung des Ufers zum Lagern der Ware bis zur Einladung zu entrichten ist.[3]) Einladekosten und Ufergeld sowie alle weiteren Transportkosten fallen vielmehr dem Käufer zur Last.

Daß auch die Klauseln „ab Versendungsort" und „frei ab Versendungsort" bisweilen die Kosten der Zufuhr einschließen, ist schon im vorigen Paragraphen erwähnt.

Vereinzelt lassen sich für die Klauseln „ab Bahn(=station)" und „bahnfrei" Ausnahmen von der obigen Bedeutung feststellen, und zwar in der Beziehung, daß der Verkäufer auch die Kosten der Verladung in die Waggons zu tragen hat. Solche Ausnahmen bestehen z. B. in der Holz- und Eisenbranche für die Klausel „ab Bahnstation",[4]) allgemein im Berliner Handelsverkehr für die Klausel „ab Bahn",[5]) für die Klausel „bahnfrei" im Magdeburger Handel mit Chemikalien, Drogen, Farbwaren und Lack sowie mit künstlichen Dünge- und Futtermitteln.[6])

---

[2]) Das ist für die Klauseln „frei ab Bahnhof" und „frei Bahnhof" durch ROHG. Bd. 17 S. 9 festgestellt; ebenso das Gutachten Riesenfeld II S. 80 Nr. 226. Vgl. ferner § 19 der „Platzusancen für den hamburgischen Warenhandel" (Leuckfeld S. 154): „frei Bahn" heißt frei an die Bahn, „frei Schiffsseite" heißt frei an das Schiff.

[3]) Zander S. 790.

[4]) Apt II S. 44 Nr. 14.

[5]) Apt I S. 81 Nr. 7.

[6]) Gutsche-Behrend S. 28 Nr. 7 und S. 43 Nr. 16.

§ 6.

„Frei Waggon", „frei Kahn", „frei an Bord".

Soll der Verkäufer die Transportkosten bis zu dem Augenblick tragen, in dem die Ware in das Transportmittel verladen ist, so muß eine der folgenden Klauseln (unter Hinzufügung des Namens der betreffenden Verladestation) verwandt werden [1]):

a) Bei Eisenbahnversand: frei Waggon,[2]) franko Waggon,[3]) waggonfrei,[4]) ab Waggon,[5]) in (auf) den Waggon gelegt.

b) Bei Binnenschiffsversand: frei Kahn, franko Kahn, kahnfrei, frei Schiff, schiffsfrei,[6]) ab Kahn,[7]) in (auf) das Schiff gelegt,

c) Bei Seeversand: frei an Bord, frei Bord,[8]) fob,[9]) bordfrei frei Schiffsdeck.

d) Bei Fuhrwerkstransport: frei Wagen, franko Wagen.

Diese Klauseln bedeuten also, daß der Verkäufer außer den Kosten der Zufuhr auch die Kosten der Verladung zu tragen hat. Ist eine Zufuhr überhaupt nicht erforderlich, weil das Transportmittel unmittelbar an den Liegeplatz der Ware herankommt,[10])

---

[1]) Hellauer S. 359.

[2]) § 19 der „Platzusancen für den hamburgischen Warenhandel" (Leuckfeld S. 154): „frei Waggon" heißt frei in den Waggon. Ebenso Gutsche-Behrend S. 28 Nr. 7, S. 43 Nr. 16 und Riesenfeld II S. 80 Nr. 226.

[3]) ROHG. Bd. 8 S. 284 und Bd. 23 S. 135 sowie Zander S. 787/88. Abweichende Handelsgebräuche, wie Staub (S. 1733 Exk. zu § 382 Anm. 119) sie behauptet, denen zufolge „franko Waggon" in gewissen Fällen die Kosten des Verladens nicht einschließt, lassen sich nicht feststellen.

[4]) Kahane S. 82 Nr. 254.

[5]) Zander-Fehrmann S. 63 Nr. 11.

[6]) Gutsche-Behrend S. 3 Nr. 15, S. 28 Nr. 7, S. 43 Nr. 16, S. 67 Nr. 12 u. 13.

[7]) Gutsche-Behrend S. 3 Nr. 15.

[8]) § 19 der „Platzusancen für den hamburgischen Warenhandel" (Leuckfeld S. 154): „frei Bord", „frei an Bord" heißt frei auf das Schiff.

[9]) Düringer-Hachenburg Bd. 3 S. 37; Staub S. 1145/46 (§ 346 Anm. 17) und S. 1733 (Exk. zu § 382 Anm. 119); OLG. Hamburg in HansGZ. Bd. 22 S. 153.

[10]) z. B. das Lager, von dem aus die Ware versandt wird, hat Gleisanschluß oder ist am Wasser gelegen.

so beschränkt sich natürlich die Kostenpflicht des Verkäufers auf die Verladungskosten.[11])

In einzelnen Ausnahmefällen schließen auch die Klauseln „ab Versendungsort", „frei ab Versendungsort", „ab Bahn (=station)" und „bahnfrei" die Verladekosten ein (vgl. oben §§ 4 und 5).

Einer näheren Erklärung bedarf nur die Klausel „fob". Diese ist aus den Anfangsbuchstaben der englischen Worte free on board gebildet. Bisweilen wird auch die deutsche Abkürzung „fab" (= frei an Bord) gebraucht.[12]) Der fob-Klausel nachgebildet sind die Ausdrücke „fow" (= free on Waggon) und „fok" (= free on Kahn).

Die Klauseln dieses und des vorigen Paragraphen werden ohne Rücksicht darauf verwandt, wo sich der Ablieferungsort befindet. Die Ablieferung erfolgt zwar in der Regel erst nach Beendigung des durch die Verladung eingeleiteten Transports. Es ist jedoch auch möglich, daß der Käufer die Ware schon am Verladeort unmittelbar nach der Verladung oder sogar schon nach Beendigung der Zufuhr abzunehmen hat. So werden z. B. in Hamburg häufig Waren „frei an Bord im Hamburger Hafen" oder „frei an Bord hier" mit der Maßgabe verkauft, daß die Abnahme der Ware vor Beginn der Seereise an Bord des Schiffes zu erfolgen hat und die Versendung über See Sache des Käufers ist.[13])

§ 7.

„Franko" und ähnliche Klauseln.

In den beiden vorhergehenden Paragraphen handelte es sich um Klauseln, durch die der Verkäufer nur einen verhältnismäßig kleinen Teil der Transportkosten, nämlich die Kosten der Zufuhr und event. auch die der Verladung übernimmt. Im folgenden sollen die eigentlichen Frankoklauseln behandelt werden, durch

---

[11]) Hellauer S. 359.
[12]) Schirmer S. 64.
[13]) OLG. Hamburg in HansGZ. Bd. 8 S. 234.

die dem Verkäufer ein größerer Teil der Transportkosten auferlegt wird. Zu diesen gehören folgende Ausdrücke[1]):

a) Im Binnenverkehr (insbesondere bei Eisenbahn- und Binnenschiffsversand): franko, frachtfrei, frei, frei bis, frei ab, ab.

b) Im Seeverkehr: Kost-Fracht und cif.

Diesen Klauseln wird regelmäßig der Name des Bestimmungsorts oder derjenigen Zwischenstation, bis zu welcher der Verkäufer die Transportkosten zu tragen hat, hinzugefügt (z. B. „franko Leipzig", „cif Hamburg"). Die Klauseln „franko" und „frachtfrei" werden, wenn der betreffende Ort sich aus dem übrigen Vertragsinhalt ergibt, bisweilen auch ohne Ortsbezeichnung gebraucht.

Die angeführten Klauseln haben mit Ausnahme der cif-Klausel, von der in § 9 die Rede sein wird, gleiche Bedeutung. Sie besagen, daß der Verkäufer alle Transportkosten bis zu dem in der Klausel genannten oder sich anderweitig ergebenden Ort zu tragen hat, also außer den etwaigen Zufuhr- und Verladekosten auch die Kosten der Beförderung selbst (Fracht, Porto) samt Nebengebühren sowie die Kosten, die durch eine unterwegs notwendig werdende Umladung zwischen zwei Transportmitteln (z. B. von der Eisenbahn ins Seeschiff) erfordert werden. Vereinzelt kommen, insbesondere bei „frachtfrei", auf Grund besonderer Handelsgebräuche Einschränkungen der Kostenverpflichtung des Verkäufers in dem Sinne vor, daß der Verkäufer nur die tarifmäßigen Frachtgebühren, nicht jedoch etwaige Nebenspesen zu tragen hat.

Wird die Ware mit der Eisenbahn versandt, so hat der Verkäufer außer den übrigen Transportkosten die normale Eisenbahnstückgüterfracht zu tragen.[2]) Etwaige Mehrkosten, die durch eine auf Wunsch des Käufers gewählte andere Versendungsart (z. B. durch Versendung als Eilgut) entstehen, fallen mangels besonderer Veredungen oder abweichender Handelsgebräuche dem Käufer zur Last. In Sammelladung darf der Verkäufer, abgesehen von be-

---

[1]) vgl. für das Folgende Hellauer S. 359/60.

[2]) Frankfurter Handelsgebräuche S. 1; Riesenfeld II S. 131 Nr. 358.

sonderen Handelsgebräuchen, nur verfrachten, wenn dies (z. B. durch die Klausel „frei X in Ladung")[3]) ausdrücklich vereinbart ist.

Befinden sich am Bestimmungsort mehrere Bahnhöfe, so hat der Verkäufer die Fracht bis zu demjenigen Bahnhof zu tragen, in den die von der Abgangsstation nach der Bestimmungsstation führende Eisenbahnstrecke einmündet. Wünscht der Käufer Übersendung nach einem anderen Bahnhof desselben Ortes, so muß er die Mehrkosten tragen.[4])

Die obigen Klauseln beziehen sich nicht mit auf diejenigen Kosten, die durch den Transport innerhalb des Bestimmungsorts (von der Ausladestelle bis zum Magazin des Käufers) entstehen. Diese Kosten fallen vielmehr dem Käufer zur Last.[5])

Die Kosten des Ausladens am Ankunftsort hat der Verkäufer nur dann zu tragen, wenn die Ausladekosten nach den üblichen Frachtverträgen in der gewöhnlichen Frachtrechnung mitenthalten sind. Ist dies nicht der Fall (wie insbesondere beim Schiffstransport, wo regelmäßig die Ausladung besondere Kosten verursacht), so hat der Käufer die Ausladekosten zu tragen.[6])

Wollen die Parteien besonders hervorheben, daß die Ausladekosten zu Lasten des Käufers gehen, so bedienen sie sich bisweilen der Klauseln „fob" und „franko Waggon" in Verbindung mit dem Namen des Ankunftsorts.[7]) Doch ist diese Ausdrucksweise verwirrend, da man bei den Klauseln „fob" und „franko Waggon" unwillkürlich den bei der Klausel genannten Ort für den Absendungsort hält. Klarer sind in dieser Beziehung die Ausdrücke „ab Bord", „ab Waggon"[8]) und „frei Ankunftsschiff".[9])

---

[3]) Apt II S. 42 Nr. 9.

[4]) Das gilt insbesondere für Berlin; vgl. Apt I S. 84 Nr. 12.

[5]) Apt I S. 85 Nr. 14, II S. 40 Nr. 7; Dove-Meyerstein I S. 48 Nr. 177 u. S. 157 Nr. 630; Riesenfeld II S. 85 Nr. 243.

[6]) Frankfurter Handelsgebräuche S. 53.

[7]) Für die Klausel „fob Bestimmungshafen" vgl. Staub S. 1733 (Exk. zu § 382 Anm. 119) und OLG. Hamburg in HansGZ. Bd. 12 S. 265 ff., für „waggonfrei Bestimmungsort" vgl. Riesenfeld II S. 84 Nr. 239.

[8]) „Ab Bord" und „ab Waggon" finden jedoch nur Anwendung, wenn der Ankunftsort Erfüllungsort für den Verkäufer ist; vgl. Hellauer S. 361.

[9]) Frankfurter Handelsgebräuche S. 53.

Die Frankoklauseln werden bisweilen mit Klauseln, die sich auf andere Arten von Kosten beziehen, in Verbindung gebracht und mit diesen zu einem Ausdruck verschmolzen:

a) So wird z. B., wenn der Verkäufer außer den Transportkosten auch die Verpackungskosten tragen soll, dies in folgender Weise ausgedrückt: Kiste und Fracht frei,[10]) franko Fracht und Emballage,[11]) franko franko,[12]) free-free, franko inklusive.[13])

b) Eine Übernahme von Transportkosten und Zoll seitens des Verkäufers wird bezeichnet durch „fracht- und zollfrei" oder „franko verzollt".[14])

Eine besondere Art der Kostenverteilung muß noch in diesem Zusammenhang erwähnt werden. Es kommt vielfach vor, daß der Verkäufer die Transportkosten bis zu einem Umschlagsort und außerdem die Kosten des Transports innerhalb des Umschlagsorts bis an bezw. in dasjenige Transportmittel übernimmt, das den weiteren Transport ausführen soll. Um diese Art der Kostenverteilung zum Ausdruck zu bringen, dienen die bereits in §§ 5 u. 6 aufgeführten Klauseln (frei Bahn, frei Ufer, frei Schiffsseite, frei Waggon, frei Kahn, frei an Bord), indem diese mit dem Namen des betreffenden Umschlagsorts verbunden werden.

So werden z. B. oft Waren aus dem Binnenland nach Übersee „frei an Bord Abgangshafen" verkauft. Es hat dann der Verkäufer die Kosten des Eisenbahn- oder Kahntransports von dem binnenländischen Absendungsort bis zum Seehafen sowie die Kosten am Seehafen bis einschließlich der Verladung ins Seeschiff, der Käufer dagegen alle weiteren Transportkosten zu tragen. Ein anderes Beispiel bietet der Fall, daß Waren von Übersee „franko Waggon des Bestimmungshafens" verkauft werden. Es

---

[10]) Riesenfeld I S. 165 Nr. 537.

[11]) Apt I S. 296 Nr. 2.

[12]) Apt I S. 296 Nr. 2; Dove-Meyerstein II S. 99 Nr. 394; Hellauer S. 357 Anm. 3.

[13]) Dove-Meyerstein II S. 207 Nr. 860.

[14]) Hellauer S. 364 Anm. 2.

bedeutet das, daß der Verkäufer die Kosten des ganzen Seetransports und außerdem die Kosten am Bestimmungshafen bis zu dem Augenblick zu tragen hat, wo die Ware zwecks Weiterbeförderung in den Eisenbahnwaggon verladen ist.[15])

§ 8.

Die Klauseln „Frachtbasis" und „Frachtparität".[1])

Eine eigentümliche Art der Frankoklauseln stellen die Ausdrücke „Frachtparität" und „Frachtbasis" eines bestimmten Orts[2]) dar. Diese Klauseln werden dort verwandt, wo zur Zeit des Vertragsschlusses der Absendungsort oder der Bestimmungsort noch nicht feststeht, aber trotzdem eine bestimmte Basis für die Verteilung der Transportkosten geschaffen und zugleich der einen Partei eine Freihaltung von Transportkosten in bestimmtem Umfang zugesichert werden soll. Dabei kann der in der Klausel genannte Ort (die sogen. Paritätsstation) entweder als Absendungsort oder als Bestimmungsort der Kostenverteilung zugrunde gelegt werden.

a) Im ersten Fall soll dem Verkäufer das Recht gewahrt bleiben, die Ware von einer beliebigen Station abzusenden, ohne daß dadurch die den Käufer treffende Kostenlast vergrößert oder verringert würde. Der Käufer muß hier nämlich im Verhältnis zum Verkäufer stets die Fracht von der Paritätsstation bis zum Bestimmungsort bezahlen ohne Rücksicht darauf, ob die Ware tatsächlich diesen Weg zurückgelegt hat. Sind in Wirklichkeit mehr Frachtkosten entstanden, weil der Verkäufer eine Absendungsstation

---

[15]) vgl. ROHG. Bd. 23 S. 134. Hier wird für überseeische Waren, die „franko Waggon Hamburg" verkauft sind, die Besonderheit hervorgehoben, daß die Waren in Hamburg meist unmittelbar am Kai in die Eisenbahnwaggons verladen werden und daher schon die Kosten des Transports der Ware vom Kai bis zum Abgangsbahnhof den Käufer treffen.

[1]) Hellauer S. 360.

[2]) Dafür werden auch Ausdrücke wie „frachtfrei Parität", „Parität waggonfrei" oder einfach „Parität" eines bestimmten Orts gebraucht.

gewählt hat, die ungünstiger als die Paritätsstation gelegen ist, so muß der Verkäufer die Mehrfracht bezahlen. Beträgt dagegen, weil der Verkäufer von einem günstiger gelegenen Ort abgesandt hat, die tatsächlich erwachsene Fracht weniger als diejenige von der Paritätsstation, so muß der Käufer dem Verkäufer die ersparte Frachtdifferenz vergüten. Es geht also eine etwaige Frachtdifferenz, die dadurch entsteht, daß die Ware von einem andern Ort als von der Paritätsstation abgesandt wird, zugunsten oder zu Lasten des Verkäufers, während der Betrag der dem Käufer obliegenden Kosten unverändert bleibt.[3])

b) Ist dagegen die Paritätsstation als Bestimmungsort gedacht, so soll dadurch dem Käufer die Befugnis erteilt werden, die Ware nach einem beliebigen Bestimmungsort zu verfügen, ohne daß hierdurch der Betrag der vom Verkäufer übernommenen Kosten vergrößert oder verringert würde. Der Verkäufer muß hier nämlich im Verhältnis zum Käufer stets die Fracht von der Verladestation bis zur Paritätsstation tragen, auch wenn die Ware tatsächlich nach einem anderen Ort verfügt wird. Wählt der Käufer einen Bestimmungsort, der mehr Frachtkosten erfordert als die Paritätsstation, so muß er selbst die Mehrfracht bezahlen. Liegt dagegen der gewählte Bestimmungsort hinsichtlich der Frachtberechnung günstiger als die Paritätsstation, so muß der Verkäufer die ersparte Minderfracht dem Käufer erstatten. Es geht hier also eine etwaige Frachtdifferenz, die dadurch entsteht, daß die Ware nach einem andern Bestimmungsort als nach der Paritätsstation verfügt wird, zugunsten oder zu Lasten des Käufers.[4])

---

[3]) Riesenfeld II S. 79 Nr. 223; Gutsche-Behrend S. 4 Nr. 19, S. 44f. Nr. 20, S. 68 Nr. 16.

[4]) OLG. Hamburg im Recht Bd. 11 S. 1062 Nr. 2515; Apt II S. 163 Nr. 9; Dove-Meyerstein II S. 98 Nr. 390; Riesenfeld II S. 82 Nr. 232; Frankfurter Handelsgebräuche S. 1, Gutachten der Handelskammer Frankfurt a. M. von 1902 (abgedr. bei Holdheim Bd. 12 S. 161).

§ 9.

Die Klauseln „Kost-Fracht“ und „cif“.

Bei Versendung über See[1]) werden, wenn der Verkäufer die Kosten des Seetransports tragen soll, gewöhnlich die Klauseln „Kost-Fracht“ und „cif“ gebraucht.

1. „Kost-Fracht“ (dafür auch vielfach die englische Bezeichnung cost and freight, abgekürzt c. & f.) bedeutet, daß der Verkäufer die sogen. „ersten Kosten“ (d. h. die bis zur Verschiffung entstehenden Transportkosten, insbesondere die Kosten der Zufuhr und die der Verladung ins Seeschiff) und die Seefracht bis zu dem bei der Klausel genannten Bestimmungshafen zu tragen hat.[2]) Die Ausladungskosten am Bestimmungshafen gehen dagegen zu Lasten des Käufers. Die Bedeutung von „Kost-Fracht“ ist also genau die gleiche wie die von „franko“.

2. „Cif“ ist eine Abkürzung der englischen Worte **c**ost, **i**nsurance, **f**reight = erste Kosten, Versicherung, Fracht. Dafür wird bisweilen auch die französische Abkürzung „caf“ = coût, assurance, fret gebraucht.[3]) Von der Kost-Fracht-Klausel unterscheidet sich die cif-Klausel dadurch, daß bei ihr der Verkäufer außer den „ersten Kosten“ und der Fracht noch die Versicherungskosten bis zum Bestimmungshafen zu tragen hat.[4]) Die Kosten der Ausladung am Bestimmungshafen hat auch hier der Käufer zu tragen.[5]) Nach Hamburger Usance fallen dem Käufer außerdem sowohl bei der cif-Klausel als auch bei der Kost-Fracht-Klausel die Deklarationsabgabe, der Konnossementsstempel, die die Ware

---

[1]) Bisweilen werden die Klauseln „Kost-Fracht“ und „cif“ auch im Binnenschiffsverkehr angewendet.

[2]) Hellauer S. 360.

[3]) Schirmer S. 39—40.

[4]) Staub S. 1145 (§ 346 Anm. 17); Schultz S. 254; Zander S. 791; Riesenfeld II S. 79/80 Nr. 224, 225.

[5]) Apt II S. 302 Nr. 4.

treffende Kailadungsgebühr und, wenn nach ausgeliefertem Gewicht verkauft ist, auch die Wägekosten[6]) zur Last.[7])

Die Besonderheit der cif-Klausel gegenüber allen anderen Klauseln über die Transportkosten besteht darin, daß sie sich mit auf die Versicherungskosten bezieht. Die cif-Klausel bedeutet aber nicht etwa nur, daß der Verkäufer verpflichtet ist, dem Käufer die von diesem ausgelegten Versicherungskosten zu erstatten, sondern der Verkäufer ist beim cif-Vertrage regelmäßig[8]) auch verpflichtet, selbst für die Versicherung der Ware gegen die Gefahren der Seeschiffahrt[9]) Sorge zu tragen. M. a. W.: Die cif-Klausel begründet nicht nur eine „Versicherungskostenpflicht", sondern auch eine „Versicherungspflicht" des Verkäufers.

Diese Versicherungspflicht erfüllt der Verkäufer dadurch, daß er die Ware durch Abschluß eines Versicherungsvertrages gegen die Gefahren der Seeschiffahrt unter Versicherung bringt und die Versicherungsprämie an den Versicherer bezahlt. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten:

a) Die Auswahl des Versicherers steht grundsätzlich im Belieben des Verkäufers. Nur muß er bei der Auswahl die im Interesse des Käufers notwendige Sorgfalt anwenden. Häufig werden auch im Kaufvertrage nähere Bestimmungen über die Güte des Versicherers getroffen.[10]) Hat der Verkäufer bei der

---

[6]) Insoweit beziehen sich die Klauseln also nicht nur auf die Transportkosten, sondern auch auf die Wägekosten.

[7]) §§ 6 u. 18 der Platzusancen für den hamburgischen Warenhandel (Leuckfeld S. 150, 154).

[8]) Das Gegenteil kann natürlich vereinbart werden; vgl. Hellauer S. 428.

[9]) Vertrags- oder usancemäßig wird bisweilen auch die Gefahr des Ausladens oder auch noch die des Lagerns am Lande während einer kurzen Frist in die Versicherung einbezogen (Hellauer S. 360 Anm. 5).

[10]) Hellauer S. 428. So werden z. B. im sogen. „deutsch-niederländischen Vertrage" (für Getreideladungen vom Schwarzen Meer, dem Asow und der Donau; abgedr. bei Gutsche-Behrend S. 191—193) „Policen von anerkannt guten Versicherern oder Versicherungsgesellschaften, für deren Zahlungsfähigkeit jedoch der Verkäufer nicht haftet", verlangt. — In den üblichen Vertragsbedingungen im Berliner Handel mit Getreide, Malz und Sämereien (abgedr. bei Apt I S. 698 Nr. 30, S. 732 Nr. 30, S. 799 Nr. 30) heißt es: „Die Versicherungsurkunde muß von einer als erstklassig bekannten Gesellschaft ausgestellt sein".

Auswahl des Versicherers die erforderliche Sorgfalt beobachtet, so trifft ihn darüber hinaus keine Haftung für die Zahlungsfähigkeit des Versicherers.[11])

b) Zu versichern hat der Verkäufer im Zweifel nur den Fakturenbetrag der Ware.[12]) Meist wird jedoch zwischen Verkäufer und Käufer vereinbart, daß der Versicherungsbetrag den Fakturenbetrag um bestimmte Prozente übersteigen muß.[13])

c) Auch der übrige Inhalt des Versicherungsvertrages (z. B. die Anwendung bestimmter Versicherungsklauseln, insbesondere bestimmte Franchisen, die Art der Schadenszahlung) wird oft durch Vereinbarungen zwischen Verkäufer und Käufer festgelegt.[14])

d) Grundsätzlich hat der Verkäufer den Versicherungsvertrag in eigenem Namen abzuschließen, ist jedoch verpflichtet, die Rechte aus dem Versicherungsvertrage auf den Käufer zu übertragen.[15]) Zu diesem Zweck muß er die Versicherungsurkunde (die girierte Versicherungspolice oder bei Generalpolice einen Policenauszug) dem Käufer übergeben, damit dieser in der Lage ist, nötigenfalls seine Rechte aus dem Versicherungsvertrage geltend zu machen (§ 402 BGB.). Die Versicherungsurkunde wird dem Käufer üblicherweise zugleich mit den übrigen auf die Ware bezüglichen Papieren (Konnossementen und Fakturen) übergeben.[16]) Diese Papierübergabe erfolgt in der Regel durch Vermittlung einer Bank: Die Bank bietet dem Käufer die Papiere an, wogegen dieser Zug um Zug Barzahlung oder sein Akzept zu geben hat,

---

[11]) Das wird oft in den Vertragsbedingungen ausdrücklich hervorgehoben; vgl. die in Anm. 10 angeführte Stelle des „deutsch-niederländischen Vertrages".

[12]) Gutachten des Vorsteheramts zu Stettin von 1893 (abgedr. bei Holdheim Bd. 17 S. 13 Nr. 17).

[13]) Hellauer S. 428. So wird z. B. im „deutsch-niederländischen Vertrage" eine Police „in Höhe von 3% über dem Rechnungsbetrag" verlangt. Ebenso in den Vertragsbedingungen im Berliner Handel mit Getreide, Malz und Sämereien (abgedr. bei Apt I S. 698 Nr. 30, S. 732 Nr. 30, S. 799 Nr. 30 und bei Holdheim Bd. 17 S. 13 Nr. 18).

[14]) Hellauer S. 428.

[15]) OLG. Hamburg in HansGZ. Bd. 22 S. 239 f.

[16]) OLG. Hamburg in HansGZ. Bd. 27 S. 20 und in HansGZ. Bd. 33 S. 265 ff., Apt I S. 290 Nr. 1, S. 698 Nr. 30, S. 732 Nr. 30, S. 799 Nr. 30.

je nachdem als Zahlungsbedingung „Kasse“ oder „Akzept gegen Dokumente“ vereinbart ist.[17])

§ 10.

„Frei Ufer“ und „frei an Kai“.

Beim Binnenschiffs- und beim Seetransport, wo die Kosten des Ausladens der Ware aus dem Schiff gewöhnlich in der Frachtrechnung nicht mitenthalten sind und daher bei Verwendung der in den vorhergehenden Paragraphen aufgeführten Klauseln zu Lasten des Käufers gehen würden, müssen sich die Parteien, wenn der Verkäufer auch die Ausladungskosten tragen soll, der Klauseln „frei Ufer“ (bei Binnenschiffsversendung) oder „frei an Kai“ (im Seeverkehr) bedienen.[1])

Der Ausdruck „frei Ufer“ hat also eine verschiedene Bedeutung, je nachdem er in Verbindung mit dem Verladeort oder mit dem Ankunftsort gebraucht wird. Im ersten Fall hat der Verkäufer alle Transportkosten bis an den Kahn ausschließlich der Verladekosten, im zweiten Fall dagegen alle Kosten bis zur Beendigung des Schiffstransports einschließlich der Ausladekosten zu tragen.

§ 11.

„Frei Haus“ und ähnliche Klauseln.

Am größten ist die dem Verkäufer auferlegte Kostenlast bei den Klauseln „frei Haus“, „franko Haus“, „frachtfrei Haus“, „franko Magazin“ und ähnlichen Ausdrücken. Diese Klauseln bedeuten, daß der Verkäufer alle Transportkosten bis zum Magazin des Käufers oder zu der sonstigen Stelle, an die die Ware gebracht werden soll, zu tragen hat. Dem Verkäufer fallen also nicht nur die Kosten des Transports bis zum Bestimmungsort, sondern auch die Kosten des Transports innerhalb des Bestim-

---

[17]) Heuer, Über Vertragsklauseln in bezug auf Abladung und Verschiffung, in LZ. Bd. 5 S. 102.

[1]) Hellauer S. 361.

mungsorts (insbesondere das Rollgeld für die Beförderung der Ware vom Bahnhof, Kahn oder Seeschiff bis zum Magazin des Käufers) zur Last.[1])

Ob bei den angeführten Klauseln den Verkäufer auch die Kosten des Hineinschaffens in das Magazin treffen, darüber gibt der Wortlaut der Klauseln keinen Aufschluß. Es entscheidet vielmehr in jedem einzelnen Falle der Ortsgebrauch.[2])

Am zweckmäßigsten ist es, wenn die Parteien sich solcher Klauseln bedienen, die keinen Zweifel darüber lassen, wer die Kosten des Hineinschaffens in das Magazin zu tragen hat. Derartige Ausdrücke sind z. B. die in Hamburg üblichen Klauseln „frei hinter Käufers Speicher" und „frei auf Käufers Schale".[3]) Die Klausel „frei hinter Käufers Speicher" bedeutet, daß dem Verkäufer nur die Kosten bis an die Rückseite des vom Käufer angegebenen Speichers zur Last fallen,[4]) während bei der Klausel „frei auf Käufers Schale" der Verkäufer auch die Kosten des Hineinschaffens der Ware in den Speicher bis auf die Wagschale zu tragen hat.

Die in diesem Paragraphen angeführten Klauseln werden häufig auch bei Platzgeschäften verwendet und beziehen sich dann natürlich nur auf die Kosten des Ortstransports.

---

[1]) Apt I S. 85 Nr. 14; Riesenfeld I S. 161 Nr. 523.

[2]) So braucht z. B. im Berliner Ölhandel bei Platzgeschäften mit der Klausel „frei Haus des Käufers" der Verkäufer nur den Transport bis vor die Tür des Käufers zu bezahlen (Dove-Meyerstein II S. 108 Nr. 435). Im Breslauer Mehlhandel dagegen hat derjenige, der „frei Haus" verkauft, auch die Kosten des Hineinschaffens in die Lagerräume, sofern diese nicht höher als im zweiten Stockwerk liegen, zu tragen (Riesenfeld II S. 85 Nr. 242).

[3]) Hellauer S. 361; Adler S. 437.

[4]) Die Speicher liegen in Hamburg mit ihrer Rückseite meist am Wasser. Daher wird die Klausel „frei hinter Käufers Speicher" nur dann gebraucht, wenn die Ware zu Wasser an den Speicher herangebracht werden soll. Ist jedoch die Anlieferung zu Wasser durch Eis, Wassermangel oder sonstige höhere Gewalt verhindert, so ist nach Hamburger Usance der Verkäufer berechtigt und auf Verlangen des Käufers verpflichtet, die Ware zu Land „frei vor die Tür des angewiesenen Speichers" schaffen zu lassen (§ 13 der Platzusancen für den hamburgischen Warenhandel, Leuckfeld S. 152/53).

§ 12.

Ähnliche Klauseln bei anderen Verträgen.

Die in den vorhergehenden Paragraphen erklärten Ausdrücke werden oft auch bei andern Verträgen als beim Kaufvertrage (insbesondere beim Frachtvertrage) und dann in einem ganz anderen Sinne gebraucht. Es seien vor allem folgende Anwendungsfälle hervorgehoben:

1. Das Wort „franko" wird vielfach als sogen. Freivermerk auf den Frachtbrief gesetzt. Es soll damit angedeutet werden, daß die Fracht vom Absender im voraus bezahlt ist.[1])

2. Die Klauseln „franko",[2]) „franko Haus",[3]) „frei Ufer",[4]) „frei Kahn"[5]) und ähnliche Ausdrücke werden beim Frachtvertrage benutzt, um damit festzusetzen, bis wohin der Frachtführer den Transport auszuführen hat.

3. Das Wort „fob" wird in den Ostseehäfen häufig im Verhältnis zwischen Ablader und Schiffer in der Bedeutung gebraucht, daß der Ablader die zu Wasser herangeschafften Güter längs Schiffsseite zu liefern und der Schiffer die Güter auf seine Kosten in sein Schiff zu laden hat.[6])

§ 13.

Die Frankierungspflicht des Verkäufers.

Wird eine Ware „franko" oder mit einer anderen Klausel, durch die der Verkäufer die Transportkosten ganz oder zum Teil übernimmt, verkauft, so ist es das einfachste, wenn der Verkäufer die Warensendung den übernommenen Kosten entsprechend

---

[1]) vgl. § 426 Ziff. 7 HGB. und § 69 Abs. 3 EisenbVerkO.

[2]) Apt II S. 59 Nr. 7.

[3]) Apt I S. 860 Nr. 11.

[4]) Dove-Meyerstein II S. 278 Nr. 1124, 1125; Riesenfeld I S. 221 Nr. 695.

[5]) Riesenfeld I S. 202 Nr. 661.

[6]) OLG. Hamburg in HansGZ. Bd. 26 S. 129ff.; Staub S. 1146 (§ 346 Anm. 17).

frankiert, d. h. die ihm obliegenden Transportkosten gleich bei Absendung der Ware an die Transportperson bezahlt. Dadurch wird eine Abrechnung der Transportkosten zwischen Verkäufer und Käufer vermieden, die nötig wäre, wenn die Transportkosten erst bei Ankunft der Ware vom Käufer ausgelegt und diesem nachträglich vom Verkäufer erstattet würden.

Es fragt sich, ob der Verkäufer auch *verpflichtet* ist, diesen einfachsten Weg der Kostenzahlung einzuschlagen. Das ist grundsätzlich zu bejahen, und zwar deshalb, weil für den Käufer keine Verpflichtung zur Verauslagung der Transportkosten besteht. Eine Auslagepflicht des Käufers kann auch nicht aus seiner Pflicht zur Kaufpreiszahlung hergeleitet werden. Es ist zwar möglich, die Kostenauslage des Käufers als einen Teil des Kaufpreises anzusehen, den der Käufer anstatt an den Verkäufer an eine dritte Person (die Transportperson) bezahlt. Aber es besteht für den Käufer keine Verpflichtung zu einer derartigen Teilzahlung an die Transportperson, weil diese Zahlung (von Ausnahmefällen abgesehen) schon vor der Fälligkeit des Kaufpreises erfolgen müßte. Denn der Kaufpreis wird beim Versendungskauf, selbst wenn kein Zahlungsziel vereinbart ist, erst dann fällig, wenn für den Käufer die Möglichkeit der Untersuchung der Ware besteht.[1]) Die Zahlung der Transportkosten seitens des Käufers müßte aber schon vor der Untersuchungsmöglichkeit, nämlich Zug um Zug gegen Auslieferung der Ware, erfolgen. Ist demnach der Käufer zur Verauslagung der Transportkosten nicht verpflichtet, so muß der Verkäufer *grundsätzlich* insoweit, als er die Transportkosten übernommen hat, *frankieren*.[2])

Von dieser Frankierungspflicht des Verkäufers gibt es aber zahlreiche *Ausnahmen*. Diese treten in vielen Fällen aus Billigkeitsrücksichten ein. Wenn nämlich der Betrag der vom Käufer

---

[1]) Staub S. 1430 (Exk. zu § 372 Anm. 46).

[2]) Zander S. 786/87; Krug, Frachtnachnahme bei Stundung des Kaufpreises, in LZ. Bd. 7 S. 828. Abweichend OLG. Düsseldorf im Recht Bd. 16 oberstrichterliche Rechtsprechung Nr. 980: Hier wird eine grundsätzliche Frankierungspflicht des Frankoverkäufers nur für den Fall, daß ein Zahlungsziel vereinbart ist, anerkannt, im übrigen aber alles von Treu und Glauben und Berücksichtigung der Verkehrssitte abhängig gemacht.

zu verauslagenden Transportkosten sowohl an sich als auch im Verhältnis zum Wert der Ware geringfügig ist, so entstehen dem Käufer durch die Verauslagung meist keine pekuniären Schwierigkeiten, und sein Erstattungsanspruch ist durch die Möglichkeit der Kürzung des Kaufpreises oder, wenn er wegen Mangelhaftigkeit der Ware Wandelung des Kaufes verlangt, durch ein Zurückbehaltungsrecht an der Ware gesichert. Der Nachteil, den der Käufer durch Verauslagung der Transportkosten erleidet, ist also in diesem Falle so geringfügig, daß es gegen Treu und Glauben verstoßen würde, wenn er die ihm unter Nachnahme der Transportkosten angebotene Ware zurückweisen würde. Jedoch greift diese Ausnahme natürlich dann nicht Platz, wenn der Käufer schon vor Ankunft der Ware den vollen Kaufpreis an den Verkäufer entrichtet hat.[3])

Andere Ausnahmen von der Frankierungspflicht des Verkäufers beruhen auf Handelsgebräuchen, von denen folgende hervorzuheben sind:

1. Im Seeverkehr, insbesondere bei der cif-Klausel, ist eine Frankierung im allgemeinen nicht üblich. Nur die Versicherungsprämie muß der Verkäufer bei der cif-Klausel im voraus bezahlen, da sonst regelmäßig die Versicherung nicht laufen würde.[4])

2. Der Klausel „frachtfrei" wird bisweilen im Gegensatz zu „franko" die Bedeutung beigelegt, daß der Verkäufer nicht zu frankieren brauche.[5])

---

[3]) Zander S. 787; Zander-Fehrmann S. 40 Nr. 16; Riesenfeld I S. 165 Nr. 537; Riesenfeld II S. 77—79 Nr. 221, 222; Gutachten des Vorsteheramts Danzig von 1906 (abgedruckt bei Holdheim Bd. 15 S. 225 Nr. 84; hier wird die Verauslagungspflicht des Käufers selbst bei Kreditierung des Kaufpreises angenommen). — Ein Gegenbeispiel bietet der bei Zander-Fehrmann S. 98 Nr. 3 behandelte Fall: Hier sind Kohlen verkauft, bei denen die Transportkosten $^5/_6$ des Frankopreises ausmachen; hier besteht natürlich keine Verauslagungspflicht des Käufers, da dieser sonst $^5/_6$ des Kaufpreises im voraus bezahlen müßte.

[4]) OLG. Hamburg in OLGRspr. Bd. 9 S. 271 (abgedruckt auch in SeuffArch. Bd. 60 Nr. 435); Staub S. 1733 (Exk. zu § 382 Anm. 119).

[5]) So z. B. im Berliner Handel mit Furnieren und überseeischen Hölzern (Dove-Meyerstein II S. 443 § 3), im Magdeburger Handel mit künstlichen Dünge- und Futtermitteln sowie mit Garn-, Web- und Strumpfwaren (Gutsche-Behrend S. 44 Nr. 19, S. 51 Nr. 12).

3. Weitere Ausnahmen beschränken sich auf ganz bestimmte Geschäftszweige, wie z. B. auf den Holzhandel,[6]) den Breslauer Farbwarenhandel,[7]) den Berliner Handel mit Ziegelsteinen,[8]) mit Spiegelglas,[9]) mit Stroh,[10]) die Bretterlieferung im Berliner Baugewerbe.[11])

Der Zweck dieser Handelsgebräuche ist nicht lediglich, dem Verkäufer einen Vorteil in der Bezahlung der Transportkosten zu gewähren. Vielmehr soll in vielen Fällen durch die nachträgliche Frachtzahlung erreicht werden, daß der Empfänger Vergütungsansprüche gegen den Frachtführer leichter durchzusetzen vermag, oder daß er die definitive Berechnung der Fracht vor deren Bezahlung kontrolliere.[12])

Hat der Käufer die vertragsmäßig dem Verkäufer zur Last fallenden Transportkosten verauslagt, so ist er berechtigt, den Kaufpreis entsprechend zu kürzen; m. a. W. er kann sich Erstattung der Kostenauslage durch Aufrechnung gegenüber der Kaufpreisforderung des Verkäufers verschaffen. Meist nimmt diese Aufrechnung schon der Verkäufer vor, indem er von vornherein auf der Faktura den vom Käufer zu verauslagenden Betrag in Abzug bringt, und zwar macht er den Fakturenabzug entweder schon bei Absendung der Ware, wie es dort üblich ist, wo sich die Fracht im voraus genau berechnen läßt (so stets im überseeischen Verkehr),[13]) oder erst, nachdem der Käufer Belege über die erfolgte Frachtzahlung und ihre Höhe eingesandt hat (so häufig im Eisenbahnverkehr).[14])

---

[6]) Apt I S. 823 Nr. 7; Gutsche-Behrend S. 62 Nr. 30; Frankfurter Handelsgebräuche S. 32.

[7]) Selbst bei Gewährung eines Zahlungsziels braucht hier nicht frankiert zu werden (Riesenfeld II S. 80 f. Nr. 227).

[8]) Apt II S. 420 Nr. 5; nur wenn der Verkäufer schon im voraus volle Deckung für den Kaufpreis in Wechseln erhalten hat, muß er frankieren (Dove-Meyerstein I S. 48/49 Nr. 180).

[9]) Dove-Meyerstein I S. 48 Nr. 178.

[10]) Nur wenn die Ware schon bezahlt ist, muß hier frankiert werden (Dove-Meyerstein II S. 102 Nr. 408).

[11]) Apt I S. 354 Nr. 12.

[12]) Hellauer S. 362.

[13]) vgl. OLG. Hamburg in SeuffArch. Bd. 60 Nr. 435.

[14]) Hellauer S. 362.

Natürlich darf der Käufer nur den tatsächlich verauslagten Betrag vom Kaufpreis abziehen. Etwaige Ersparnisse, die er bei den Transportkosten gemacht hat, kommen dem Verkäufer zugute.[15]) Hat z. B. der Käufer, der „cif" gekauft hat und der die Transportgefahr trägt, überhaupt keine Transportkosten bezahlt, weil die Ware auf dem Transport untergegangen ist, hat er jedoch den um die Frachtkosten verkürzten Kaufpreis schon vor der vermutlichen Ankunft der Ware bezahlt, so muß er dem Verkäufer noch nachträglich den vom Kaufpreis gekürzten Betrag der Transportkosten bezahlen.[16])

Eine Ausnahme von der Regel, daß nur der tatsächlich verauslagte Betrag vom Kaufpreis gekürzt werden darf, gilt bei den Klauseln „Frachtparität" und „Frachtbasis", wenn die Paritätsstation die für die Frachtberechnung maßgebende Bestimmungsstation ist. Hier darf der Käufer, der die Transportkosten verauslagt hat, den Fakturenbetrag stets um die tarifmäßige Fracht vom Absendungsort bis zur Paritätsstation kürzen, auch wenn er tatsächlich weniger Fracht bezahlt hat.[17])

Für den verauslagten Kostenbetrag darf sich der Käufer grundsätzlich gemäß § 354 Abs. 2 HGB. Zinsen berechnen, und zwar für die Zeit von der Verauslagung bis zur Fälligkeit des Kaufpreises. Diese Zinsen werden, da die Kostenverauslagung, wie schon erwähnt, als Vorausbezahlung eines Teils des Kaufpreises aufgefaßt werden kann, meist in Form eines Skontos, d. h. eines Abzuges vom Kaufpreis wegen Früherzahlung, berechnet. In vielen Fällen steht jedoch der Berechnung von Zinsen bezw. dem Abzug eines Skontos die Handelssitte entgegen.[18])

---

[15]) Riesenfeld II S. 76 Nr. 220; Dove-Meyerstein II S. 311 Nr. 1236 (die Notstandsfrachtvergütung gebührt dem Verkäufer).

[16]) vgl. OLG. Hamburg in HansGZ. Bd. 27 S. 311 f. Die nachträgliche Zahlungspflicht des Käufers wird hier auf § 667 BGB. gestützt: Der Käufer muß den Vorschuß, der ihm durch Ermäßigung des Kaufpreises zwecks auftragsweiser Bezahlung der Transportkosten vom Verkäufer geleistet ist, dem Verkäufer als dem Auftraggeber herausgeben, da es zur Verwendung des Vorschusses nicht gekommen ist.

[17]) Apt II S. 163 Nr. 9; Riesenfeld II S. 83 Nr. 235.

[18]) So z. B. im Holzhandel (Dove-Meyerstein II S. 443 § 3; Gutsche-Behrend S. 62 Nr. 30; Frankfurter Handelsgebräuche S. 32), im Hamburger Kolonialwarenhandel (Leuckfeld S. 269 § 39). — Vgl. im übrigen Hellauer S. 362.

§ 14.

Einwirkung der Klauseln auf Erfüllungsort und Gefahrtragung.

Durch die Handelssitte wird den Klauseln „franko“[1] und „frei“,[2] aber auch einigen anderen Ausdrücken[3] in einzelnen Geschäftszweigen bezw. an einzelnen Ortschaften die Bedeutung beigelegt, daß durch sie der Erfüllungsort für den Verkäufer an den Kostenübergangspunkt (d. h. an denjenigen Ort, bis zu dem der Verkäufer die Transportkosten zu tragen hat) verlegt werde. Dagegen hat die Rechtsprechung es bis jetzt abgelehnt, eine derartige Nebenbedeutung der Klauseln anzuerkennen.[4]

Zweifel über die Geltung der erwähnten Handelsgebräuche können insbesondere mit Rücksicht auf § 269 Abs. 3 BGB. entstehen. § 269 Abs. 3 BGB. bestimmt nämlich, daß aus dem Umstand allein, daß der Verkäufer die Kosten der Versendung übernommen hat, nicht entnommen werden darf, daß der Zielpunkt der Versendung Erfüllungsort sein soll. Diese Vorschrift muß

---

[1]) So z. B. im Berliner Getreide-, Kartoffel-, Holzhandel, im Breslauer Kohlenhandel, allgemein im Hamburger und im Königsberger Warenhandel; vgl. Apt I S. 823 Nr. 7; Apt II S. 41 Nr. 8; Dove-Meyerstein I S. 153 Nr. 612; Dove-Meyerstein II S. 65 Nr. 247; Riesenfeld I S. 65 Nr. 172; Riesenfeld II S. 30 Nr. 80, 81; Zander-Fehrmann S. 62 Nr. 8, S. 63 Nr. 9; Kahane S. 33 Nr. 89, S. 34 Nr. 92; § 19 der „Platzusancen für den hamburgischen Warenhandel“ (Leuckfeld S. 154).

[2]) So z. B. im Hamburger Warenhandel (§ 19 der „Platzusancen“, Leuckfeld S. 154); vgl. auch Riesenfeld II S. 59 Nr. 178.

[3]) z. B. „frei Bahnhof“ im Breslauer Roggenhandel (Riesenfeld I S. 65 Nr. 175), „waggonfrei“, „frei Waggon“ und „franko Waggon“ im Getreidehandel, im Berliner Holzhandel und Ziegelsteinhandel (Apt I S. 301 Nr. 1, S. 823 Nr. 7; Apt II S. 420 Nr. 6; Riesenfeld II S. 31 Nr. 83), „kahnfrei“ und „frei Kahn“ im Magdeburger Getreidehandel, im Berliner Holz- und Ziegelsteinhandel (Apt I S. 822 Nr. 5; Apt II S. 419 Nr. 4; Gutsche-Behrend S. 1 Nr. 1), „frei Ufer“ im Berliner Ziegelsteinhandel (Apt II S. 419 Nr. 4). Vgl. hierzu auch Holdheim Bd. 13 S. 80 und Ritter S. 483.

[4]) vgl. ROHG. Bd. 8 S. 284, Bd. 10 S. 347, Bd. 16 S. 16; RG. in Holdheim Bd. 17 S. 55; OLG. Hamburg in HansGZ. Bd. 1 S. 59f., Bd. 9 S. 239f., Bd. 29 S. 36.

man dahin verallgemeinern, daß aus einer Kostenabrede, mag durch sie der Verkäufer alle Transportkosten oder nur einen Teil derselben übernehmen, in keinem Fall gefolgert werden darf, daß der Kostenübergangspunkt Erfüllungsort sein soll.

Trotzdem steht § 269 Abs. 3 BGB. den obigen Handelsgebräuchen nicht entgegen.[5]) Denn überall, wo derartige Handelsgebräuche eingreifen, bezwecken die Parteien, durch die Klauseln nicht nur eine Abrede über die Transportkosten, sondern zugleich eine solche über den Erfüllungsort zum Ausdruck zu bringen. Die Klauseln stellen dann also keine reinen Kostenabreden dar, sondern sie sind zugleich Abreden über die Transportkosten und Abreden über den Erfüllungsort. § 269 Abs. 3 BGB., der lediglich verbietet, aus einer reinen Kostenabrede einen Rückschluß auf den Erfüllungsort zu machen, kann daher keine Anwendung finden. Diese Vorschrift verbietet nicht etwa auch, Abreden über den Erfüllungsort und über die Transportkosten in einem einzigen Ausdruck miteinander zu verbinden.

Das Hauptargument, das gegen die Handelsgebräuche geltend gemacht wird, ist auch gar nicht der § 269 Abs. 3. Vielmehr wird in denjenigen Entscheidungen, die sich eingehender mit dieser Frage beschäftigen,[6]) der Auffassung des Handelsstandes über die Bedeutung der Klauseln hauptsächlich derjenige Umstand entgegengehalten, daß die Worte „franko", „frei" und ähnliche überhaupt ungeeignet seien, Vereinbarungen über den Erfüllungsort zum Ausdruck zu bringen, da durch diese Worte der auf die Abänderung des gesetzlichen Erfüllungsorts gerichtete Wille nicht genügend klar erkennbar gemacht werde. Man legt dabei also das Hauptgewicht auf den Wortsinn der Klauseln.

Dem ist folgendes entgegenzuhalten: Bei der Feststellung der Bedeutung eines Ausdrucks muß stets in erster Linie diejenige Bedeutung Berücksichtigung finden, die in dem betreffenden Verkehrskreise, in dem der Ausdruck im konkreten Fall angewendet wird (z. B. in einem bestimmten Geschäftszweig oder in einer bestimmten Ortschaft), mit dem Ausdruck verbunden wird. Auf

[5]) So auch Ritter S. 483 (Ziff. 5b).

[6]) ROHG. Bd. 10 S. 174, Bd. 14 S. 168; OLG. Hamburg in HansGZ. Bd. 22 S. 153 ff.

den Wortsinn, d. h. diejenige Bedeutung, die dem Ausdruck nach allgemeinem Sprachgebrauch beigelegt wird, kann es nur dann ankommen, wenn in dem betreffenden Verkehrskreise keine abweichende Bedeutung festgestellt worden ist. — Daher ist es auch bei den Klauseln „franko", „frei" und ähnlichen Ausdrücken nicht angängig, mit Rücksicht auf den Wortsinn, der allerdings lediglich auf eine Kostenabrede hindeutet, diejenigen Handelsgebräuche, die die Bedeutung der Klauseln über den Wortsinn hinaus auf den Erfüllungsort erstrecken, für unbeachtlich zu erklären.

Der im Handelsverkehr herrschende Zustand ist allerdings recht unbefriedigend, da die Bedeutung der Klauseln hinsichtlich des Erfüllungsorts nicht nur in den verschiedenen Geschäftszweigen verschieden, sondern oft auch innerhalb eines einzelnen Geschäftszweiges unsicher ist.[7]) Es wäre daher zweckmäßiger, wenn sich die Parteien zur Festsetzung des Erfüllungsorts klarer Ausdrücke bedienten. Doch kann es nicht Aufgabe der Gerichte sein, diesen unbefriedigenden Zustand dadurch zu beseitigen, daß sie den Frankoklauseln eine Einwirkung auf den Erfüllungsort auch dann absprechen, wenn in einem bestimmten Handelszweig ein diesbezüglicher Handelsgebrauch mit Sicherheit festgestellt ist.

Genau dasselbe wie vom Erfüllungsort ist von der Gefahrtragung zu sagen. Eine Ausnahme von der Regel, daß die Gefahr des zufälligen Unterganges und der zufälligen Verschlechterung der Ware schon mit der Absendung auf den Käufer übergeht (§ 447 BGB.), muß überall dort gelten, wo die Handelssitte bestimmten Klauseln eine derartige Nebenbedeutung beilegt. Abgesehen von den auf den Erfüllungsort bezüglichen Handelsgebräuchen, die natürlich ohne weiteres auch eine Hinausschiebung des Gefahrübergangs nach sich ziehen, indem die Gefahr erst am Erfüllungsort auf den Käufer übergeht, gibt es nämlich noch eine Reihe von Handelsgebräuchen, denen zufolge — unabhängig von der Lage des Erfüllungsorts — die Gefahr erst am Kostenübergangspunkt auf den Käufer übergeht.[8]) Die Rechtsprechung

---

[7]) Holdheim Bd. 13 S. 80.

[8]) So z. B. bei „franko" (Dove-Meyerstein II S. 106 Nr. 427; Riesenfeld II S. 30 Nr. 79, S. 59 Nr. 176, S. 176 § 4; Gutsche-Behrend S. 4 Nr. 17, S. 11 Nr. 9, S. 28 Nr. 8, S. 44 Nr. 19, S. 51 Nr. 12, S. 67 Nr. 15,

verhält sich allerdings auch diesen Handelsgebräuchen gegenüber ablehnend.[9])

Es muß besonders hervorgehoben werden, daß die Handelssitte der cif-Klausel im allgemeinen keine Einwirkung auf Erfüllungsort und Gefahrtragung zuschreibt. Hier bleibt es also, trotzdem der Verkäufer die Kosten der Transportversicherung zu tragen hat, bei der Regel, daß die Transportgefahr den Käufer trifft.[10]) Die Transportversicherung erfolgt zwar im Namen und auf Kosten des Verkäufers, jedoch im Interesse des Käufers. Geht daher die Ware auf dem Seetransport unter, so muß der Käufer zwar den Kaufpreis bezahlen, kann dafür aber die Rechte aus dem Versicherungsvertrage geltend machen oder, wenn der Verkäufer dies schon getan hat, von diesem Herausgabe des vom Versicherer geleisteten Schadensersatzes verlangen.

Einen besonderen Sinn hat es, wenn den Klauseln „ab" und „frei ab" eine Bedeutung für den Erfüllungsort beigelegt wird.[11]) Diese Klauseln werden in der Regel dann gebraucht, wenn der Käufer alle Transportkosten von der Absendung an zu tragen hat. Der diesen Klauseln hinzugefügte Ortsname bezeichnet

---

S. 87 Nr. 9, S. 101 Nr. 9; Zander-Fehrmann S. 36 Nr. 1; Kahane S. 34 Nr. 90, S. 37 Nr. 100), bei „frei" (Apt II S. 150 Nr. 9, S. 162 Nr. 6, S. 197 Nr. 1; Dove-Meyerstein II S. 107 Nr. 430, S. 419 § 3), bei „bahnfrei" (Kahane S. 35 Nr. 97), bei „frei Kahn" (Riesenfeld II S. 83 Nr. 234), bei „frei Bahnhof" (Apt II S. 170 Nr. 18), insbesondere jedoch bei „fob" (Riesenfeld I S. 140 Nr. 458; vgl. Ritter im ArchBürgR. Bd. 37 S. 171 und Bd. 38 S. 387 f.; Hellauer S. 398 Anm. 3). Die meisten dieser Handelsgebräuche beschränken sich auf einzelne Geschäftszweige.

[9]) vgl. z. B. OLG. Hamburg in HansGZ. Bd. 10 S. 118, Bd. 22 S. 153 ff.; LG. Hamburg in LZ. Bd. 2 S. 637. Staub dagegen erkennt derartige Handelsgebräuche an; vgl. Staub S. 1422 (Exk. zu § 372 Anm. 31) und S. 1710 (Exk. zu § 382 Anm. 49).

[10]) vgl. Apt I S. 140 Nr. 35; Dove-Meyerstein II S. 108 Nr. 436; Leuckfeld S. 154 (§ 18 der Platzusancen für den hamburgischen Warenhandel); Gutsche-Behrend S. 33 Nr. 8; Riesenfeld II S. 79/80 Nr. 224; Holdheim Bd. 17 S. 12 Nr. 2; Hellauer S. 426; ebenso ROHG. Bd. 13 S. 437; RG. Bd. 14 S. 114; RG. in GruchotsBeitr. Bd. 48 S. 1014; RG. in JW. Bd. 22 S. 503 Nr. 18 und in JW. Bd. 31 S. 609 Nr. 18.

[11]) vgl. Apt I S. 421 Nr. 2; Riesenfeld I S. 65 Nr. 172; Gutsche-Behrend S. 1 Nr. 1, S. 17 Nr. 2, S. 19 Nr. 2, S. 20 Nr. 2, S. 49 Nr. 2.

daher regelmäßig den Absendungsort. Dieser ist aber schon kraft Gesetzes Erfüllungsort, weil an ihm die maßgebliche Leistungshandlung, nämlich die Absendung, vorzunehmen ist. Die Klauseln „ab" und „frei ab" verlegen also nicht etwa den Erfüllungsort an den Bestimmungsort oder an eine Zwischenstation, sondern sie dienen außer zur Kostenregelung dazu, den Absendungsort und damit zugleich den Erfüllungsort für den Verkäufer festzulegen.[12]) Das wird insbesondere dann wichtig, wenn die Absendung von einem anderen Ort als dem Niederlassungsort des Verkäufers erfolgen soll.

---

[12]) So auch RG. Bd. 34 S. 63; Staub S. 1422 (Exk. zu § 372 Anm. 32); Düringer-Hachenburg Bd. 2 S. 526 Anm. 11; Adler S. 438; Hellauer S. 328. Abw. dagegen RG. in Holdheim Bd. 9 S. 285 f. und das Gutachten Riesenfeld II S. 81/82 Nr. 230.

Robert Noske, Borna-Leipzig, Großbetrieb für Dissertationsdruck.